

第23回神戸電鉄粟生線活性化協議会 議事録

〔日時：平成27年3月30日（月）15：10～17：10
場所：三木市役所 5階 大会議室〕

開 会

1 「第22回神戸電鉄粟生線活性化協議会」議事録の確認

- ・第22回協議会の議事概要について議事録の確認がなされた。

2 報告事項

(1) 神戸電鉄全線及び粟生線の輸送人員について（資料2に基づき説明）

- ・今年度の粟生線の年間輸送人員は657万人を見込んでおり、対前年比で15万人減（△2.2%）となる。
- ・これには、高校の一時移転及び三木市神戸電鉄福祉パスによる人員増も含まれており、実力的には640万人程度と考えている。
- ・15万人減の大きな要因は、昨年度の押し上げ要因（消費税増税に伴う先買い、高校の一時移転及び平成26年2月の降雪）がなくなったことの反動による。
- ・券種別では、定期外は各線とも対前年マイナス。ただし、定期外から定期への買替えも含まれる。
- ・粟生線の6月及び9月に定期外が大幅にプラスとなったのは、三木市の70歳以上の福祉乗車パスが、昨年度のすずらんカードが廃止され、8日間フリーパスに一本化された影響が大きい。
- ・通勤定期は堅調に推移しているが、通学定期は学生数の減少から対前年比マイナス基調であり、特に粟生線では高校の一時移転の反動によるマイナスが9月から目立っており、本年8月まで継続する見込み。
- ・路線別でみると、通勤は有馬線が+0.3%、三田線が+3.8%、公園都市線が+5.1%、粟生線も+0.2%であり、各線ともに対前年比プラスで推移している。
- ・一方、通学は有馬線が△1.9%、三田線が△1.8%、公園都市線が△6.3%、粟生線も△3.2%とマイナス傾向である。

(2) 平成26年度の協議会の取組状況について（資料3に基づき説明）

- ・6月21日から11月8日まで、全5回、11会場にて「粟生線活性化セミナー」を開催した。
- ・12月23日、三木市文化会館小ホールにおいて、「粟生線とまちの将来を考えるシンポジウム」を開催した。約250名の方に参加いただき、

基調講演、パネルディスカッション及び前回の協議会で選んでいただいた「栗生線活性化グランプリ」の表彰を行った。

- ・ 3月16日～20日、小野市の各地域から選出された委員とのワーキンググループ会議を実施し、栗生線の現状説明及び意見交換を行った。
- ・ 前回の報告から新たに実施した学校に対するモビリティ・マネジメントとして、1月8日～2月6日に三木市内の学校関係者と4回に分けて意見交換会を実施した。
- ・ 自治体職員等による率先行動として、三木市においてノーマイカーデー及び回数券の購入による出張時の積極的な栗生線の利用を三木市で実施した。
- ・ 前回の協議会以降、沿線イベントとして3月14日、15日に山田錦まつりに参加した。
- ・ 栗生線の利用促進を図るため、「駅近グルメ」及び「グルメスタンプラリー」のガイドブックを作成した。
- ・ 前回の協議会以降の「栗生線乗ろうDAY！プログラム」の実施状況としては、協議会主催事業では11月30日に「電車にクリスマス装飾しよう！」と題してハッピートレインにクリスマス装飾を行うイベントを実施した。
- ・ また、12月13日、14日に「電車でハッピークリスマス」を実施し、延べ78名の方に参加いただいた。
- ・ 協議会の後援事業としては、12月13日、14日に「2日間限定のハッピートレインカフェ」、12月14日に「第2回みきマルシェ」、2月8日に「メッセージトレイン」、3月7日、8日に「第10回小野陣屋まつり」が開催され、「栗生線乗ろうDAY！プログラム」として位置づけた。
- ・ 「神戸電鉄栗生線利用促進活動補助金」の状況は、前回の協議会以降、12月14日に「公共交通栗生線シンポジウム（主催：公共交通神戸電鉄栗生線沿線住民の足を守る会、みんなで乗って残そう神戸電鉄栗生線北区連絡会）」が補助金を受けて実施され、100名の方に参加いただいた。
- ・ ピストリーナマツヤマでは、補助を受けて「電車パン～神鉄栗生行～」を販売し、収益の一部を栗生線の維持、存続のために寄付いただく。
- ・ 小野高校美術部では「記憶に残る栗生線計画～作って乗ろう！栗生線物語～」として、補助を受けて絵本を作成、幼少期からのモビリティ・マネジメントを実施いただいた。
- ・ 栗生線サポーターズクラブについては、3月25日現在の会員数は2,031人、特別会員数は296口となっている。

- ・ 3月8日にコミュニティセンターおのにて「第6回栗生線サポーターズくらのつどい」を開催した。23人の参加があり、会員の栗生線の維持・存続に向けた主体的な取組の報告や意見交換をしていただいた。
- ・ 栗生線ブログ駅長は現在6人の方に就任いただき、沿線の魅力を発信していただいている。また、2月2日からは平成27年度のブログ駅長を募集し、1名の新規駅長の就任が決まっている。
- ・ 平成26年度の「栗生線通勤カムバック補助金」は、現在7人の申込となっている。
- ・ 企画乗車券、割引制度の状況については、資料のと通りの発売枚数となった。
- ・ パークアンドライド駐車場については、資料のと通りの利用があった。
- ・ 連携計画の取組による年間利用者数は15万8千人を見込んでいる。前回の協議会では19万5千人を見込んでいたため、3万7千人の減少となる。
- ・ 平成25年度の年間利用者数が672万人であり、取組による利用者数15万8千人を足すことで687万8千人となるが、平成25年度の特種要因の反動、人口減少などによる自然減を加味すると660万人程度になるものと考えられる。

○以下のとおり、意見が出された。

- ・ 計画どおりに数字が伸びていないが、引き続き努力していくしかない。(座長)

(3) 平成25年度の協議会の決算監査について（資料4に基づき説明）

- ・ 平成25年度決算について説明がなされ、監事から適正である旨を報告。

3 議事事項

(1) 平成27年度の協議会の取組方針及び事業計画（案）について（資料5に基づき説明）

- ・ 地域公共交通活性化再生法に基づく公共交通網形成計画の策定に当たり新たな国の補助が用意されており、今後の検討によっては活用していくこととなるが、平成27年度は地域協働推進事業の2か年の実施期間が一旦終了し、協議会予算の規模縮小が見込まれる。
- ・ このような状況の中、現在実施している事業の更なる進化に重点を置き、限られた財源及び人員を効果的に活用し、3つの事業を柱として推進していく。

- ・ 1点目。平成26年度は「粟生線活性化セミナー」を実施し、粟生線の維持・存続への理解を深めていただいた。平成27年度においては、こうして醸成した機運を更に高めるため学校、自治会、老人クラブ等にも対象を広げ、地域への「出前講座」を開催していく。
- ・ 2点目。「粟生線乗ろうDAY！プログラム」は、まだまだ協議会が主導的に関与している状況であるため、平成27年度においては地域が主体的に実施する粟生線の利用促進の仕組みを取り入れたイベントに対し、重点的に支援をしていく。
- ・ 3点目。ビッグデータを活用することで粟生線の利用状況を詳細に把握し、利用者数減少の要因分析、利用者の増加につながる効果的な利活用方策の検討を行う。
- ・ 利活用方策の検討については兵庫県も予算を確保し、委員として参画することで協議会のメンバーとして検討を進めていきたいと考えている。
- ・ 事業計画（案）の詳細について、資料5に基づき説明。
- ・ 輸送サービスの改善について、「神鉄高速シニアパス」及び三木市施策の「高齢者福祉パス」は平成26年度をもって終了とする。
- ・ 平成27年度から、神戸市施策の「高齢者割引制度」を開始する。
- ・ 志染駅の市民トイレの整備として、現在の案では、志染駅内のトイレを市民として整備することを検討している（三木市）。
- ・ 駅勢圏（駅の集客範囲）の拡大として、三木市におけるバス交通の大幅改編に合わせ、神戸電鉄との接続強化を図る。
- ・ 公共交通優先利用行動の喚起として、モビリティ・マネジメントの推進のため、各種学校、自治会等への出前講座を進めていく。
- ・ 沿線住民との協働と沿線住民の主体的な取組・参画として、「粟生線サポーターズくらぶ」の会期を現行の「9月～8月」から「4月～3月」へ変更することを検討する。
- ・ 駅を中心としたまちづくりの推進として、木津複合産業団地における企業誘致（神戸市）、押部谷住宅空地エリアの活用検討（神戸市）及び緑が丘地域共同住宅供給の検討（三木市）を進める。
- ・ また、鈴蘭台駅前再開発工事（神戸市）、三木市民病院跡地活用（三木市）を進める。

○以下のとおり、質疑応答がなされた。

- ・ 志染駅のトイレについては、駅構内にお客さまでない一般の方が利用できる市民トイレを整備することは管理上問題がある。場所については協議中ということで認識いただきたい。（神戸電鉄）

- ・資料の「志染駅内市民トイレ」は現時点では「志染駅市民トイレ」ということであるが、協議がうまく調うことを期待している。(座長)
- ・利活用方策の検討について、ＩＣカード乗車券等のデータを活用するということであるが、現時点での活用の狙い等を説明いただきたい。(座長)
- ・議論はこれからであるが、ＩＣデータには乗車駅と降車駅の情報（ＯＤデータ）が含まれるので粟生線の利用者の移動実態をつかめること、また、時間別で移動実態を追うことができるため、例えば、駅へのアクセス等が利用者の実態に即したものになっているかどうかを把握し、検討することができる。(オブザーバー)

○兵庫県の平成２７年度からの協議会委員への参画も含め、本議案は承認された。

**(2) 粟生線通勤“Come Back”補助金交付要綱の一部改正について
(資料６に基づき説明)**

- ・平成２７年度も引き続き、当該補助金を実施していくため、交付要綱中の補助対象となる通勤定期券に関する部分を、「平成２５年４月１日から平成２７年４月１日」から「平成２５年４月１日から平成２８年４月１日」へ変更する。

○本議案は承認された。

**(3) 学校及び経済団体関係者の協議会委員への参画依頼について
(資料７に基づき説明)**

- ・粟生線の利用促進のためには、通勤、通学等の定期利用者の維持・拡大を図る必要があり、高等学校や各事業所への継続した呼び掛けが必要である。
- ・そのため、学校及び経済団体関係者にも協議会に参画いただき、多様な意見を反映することにより、粟生線の活性化に協働して取り組む体制づくりを進めたいと考えており、平成２７年度中に両関係者の委員への参画をめざす。
- ・学校関係者として沿線各市内の高等学校、また、経済団体関係者として沿線各市の商工会議所へ参画を依頼する。

○以下のとおり、質疑応答がなされた。

- ・依頼する高校は全ての高校と考えていいのか。(会長)

- ・小野市は市内2つの高校のうち、どちらかの高校に声を掛けたいと考えている。(委員)
- ・三木市はこれまでの取組等も考え、三木東高校へ声掛けをしたいと考えている。(事務局)
- ・なぜその高校に声を掛けたかのかという問題もある。吉川高校は沿線外なのでいいと思うが、沿線の三木高校及び三木北高校も合わせて3校に声をかけるべき。(会長)
- ・神戸市は粟生線沿線に高校がなく選びにくい。(委員)
- ・自治体によってそれぞれ事情もあると思うが、神戸市は声をかけないというのも難しいと思う。活性化グランプリに応募いただいた高校もあるので、神戸市から声を掛けるのが難しいというのであれば協議会から声を掛けるなどしてはどうか。(座長)
- ・何をするために委員を増員したかという点がぼやけるのもよくないので、分科会的に会を持つ等も検討していくべき。(座長)
- ・高校の委員は先生を考えているのか、生徒を考えているのか。(座長)
- ・生徒ひとりに代表としてきてもらうのは荷が重いと考えられるので、先生になるのでは。(委員)
- ・協議会となると先生でないと対応が難しいと思うが、分科会のようなワーキンググループとしてなら可能とも思うので、その辺りは柔軟に対応できるようにお願いしたい。(座長)
- ・また、平成27年度中ということだが早いには越したことはない。各自治体の調整もあるかと思うがよろしく願います。(座長)

○上記質疑応答の後、本議案は承認された。

(4) 兵庫県の平成27年度からの協議会委員への参画について

○第1号議案とともに、議事事項(1)において承認された。

4 その他

(1) 「粟生線サポーターズくらぶ」の会計報告について (資料8に基づき説明)

- ・第1期、第2期の決算及び監査について説明

(2) 神戸電鉄からの提案事項に係る進捗状況について(資料9に基づき説明)

- ・地域公共交通網形成計画策定及び地域公共交通再編推進事業の実施に当たっては、国の補助がある。

- ・公共交通ネットワークの再構築に向けた事業者との協議については、平成27年1月22日に神戸電鉄、バス事業者及び三木市で意見交換会を実施した。
- ・神戸市及び小野市においても公共交通ネットワークの再構築の進捗状況に合わせ、適宜、協議を実施していく。
- ・協議会に関する見直しについては、神戸市、三木市及び小野市において、経済団体関係者及び学校関係者との意見交換会を実施した。
- ・これらの関係者には委員への就任依頼を予定しており、平成27年度中の委員参画を目指す。

○以下のとおり、質疑応答がなされた。

- ・形成計画策定及び再編実施事業の実施における国の補助については、単に協議会を運営するための補助ではなく、形成計画等の策定・実施に係る費用及び再編推進事業の策定・実施に係る費用に対する補助である点に留意いただきたい。(オブザーバー)
- ・形成計画策定については、粟生線単独ではなくエリア全体での公共交通網を考える必要がある点を理解し、国とも相談して進めていく必要がある。(座長)

(3) 神戸電鉄からの追加提案(資料10に基づき説明)

- ・現在の連携計画では、年間の輸送人員の目標である700万人台の達成が困難であると思われることから、平成26年3月の協議会で具体的な提案を行ったが、それらの検討・対応が一向に進展していない一方で、平成26年度は650万人台が見込まれるなど、依然、輸送人員の減少に歯止めがかからない厳しい状況が続いている。
- ・さらに、平成27年度の輸送人員については、三木市の福祉パスの廃止、高校移転の反動減等から減少幅は平成26年度よりも大きくなり、△25～30万人となる見込みである。
- ・当社が提案している施策等が実施されなければ、平成29年度には500万人台にまで減少する見込みであり、平成25年度から5年間で90万人の減少、約3億円の減収となるものと見ている。
- ・6月からは電気料金の値上げも予定されており、収入の減少と支出の増加という状況になる。
- ・こういったことから、例え、平成29年度以降も現在の支援スキームを実施いただき、当社の経営努力を継続しても、支援スキーム実施以前の赤字水準となると考えている。

- ・国は地方公共団体に対し、まちづくりと一体で公共交通を考えるよう促しており、民間事業者任せとなっていた枠組みから脱却し、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携して公共交通ネットワークを形成していくことが求められている。
- ・粟生線沿線においても、今後の環境の変化やまちづくりの方向性を見据えて、沿線3市及び県が持続可能な公共交通網のあるべき姿を検討（鉄道ありきではなく、バス等への転換も含めて）し、地域住民に提起することが必要であると考えている。
- ・当社としては、粟生線沿線地域の公共交通は既存の鉄道路線を活用して鉄道を中心に形成するのが望ましいと考えているが、少子高齢化や人口減少が進展する中、まちづくりと一体となった公共交通の再編及び一層の利用促進施策を進めることが必要であると考えている。
- ・加えて、鉄道の形態を残すということであれば、上下分離のスキームを使っていくことが必要不可欠であると考えている。
- ・以上のような観点から、地域における交通のあるべき姿等を検討し、上下分離（公有民営）方式を取り入れ、平成27年4月から新たに交通網を再構築した事例として、「北近畿タンゴ鉄道宮福線・宮津線」及び「近畿日本鉄道内部線・八王子線」などがある。
- ・また、「伊賀鉄道」「養老鉄道」においても、平成29年度からの上下分離（公有民営）方式への移行が検討されるなど、他地域では、国が示した指針に沿い、地方公共団体が中心となって積極的に検討を進めようとする動きが活発化している。
- ・平成24年度から実施されている粟生線の支援スキームは平成28年度までの時限措置であることから、遅くとも平成27年度中には地域公共交通のあるべき姿が自治体及び地域で検討され、平成28年度には必要な手続及び措置が講じられるスケジュールで進めていく必要がある。
- ・「長野電鉄屋代線」は沿線3市が中心となり利用促進を図るとともに、上下分離等による路線存続が検討されたが、最終的に沿線市の足並みがそろわず平成23年度末に廃止となった。当社としては、鉄道を存続させていくには沿線地域関係者の合意形成が何よりも重要であると考えている。
- ・参考だが、「近畿日本鉄道」「名古屋鉄道」は鉄道事業の営業利益が100億円を超える一方で、△2～△9億円の赤字路線を支え続けられないとし、上下分離を含めた事業構造の変更が行われている。
- ・当社は鉄道事業の営業利益が8億円という中で、△10億円の粟生線の赤字を背負っており、非常に厳しい状況で粟生線の事業を継続している。

○以下のとおり、質疑応答がなされた。

- ・行政は、40億円の無利子貸付、運輸収入の補填、設備整備の補助を行っており、また、駅を中心としたまちづくりとしても、駅の改修、沿線の区画整理、沿線の開発等を進めている。(委員)
- ・先ほど資料として示された「北近畿タンゴ鉄道」の上下分離の新聞記事では、「北近畿タンゴ鉄道」の年間輸送人員は186万人、また、「近畿日本鉄道内部線」の輸送人員は「年間360万人と決して少なくない」との記載がある。一方、粟生線は平成25年度で670万人、平成26年度の見込みで650万人である。(委員)
- ・関係者がひとつの目標に向かって努力してきたのがこの活性化協議会であって、皆で頑張っただけで残していこうという協議会の場で先ほどのような提案がされるのは違和感がある。(委員)
- ・「北近畿タンゴ鉄道」の上下分離について触れられたが、「北近畿タンゴ鉄道」は公有民営ではなく民有民営である。上下分離が全て公有民営ではないという点を補足させていただく。(オブザーバー)
- ・粟生線は残していくべきと考えているが、そのためには乗ってもらわないといけない。乗ってもらうにはどうしたらいいかということ沿線の方も含めて知恵を借りて進めていきたい。(オブザーバー)
- ・上下分離の話がされたが、何もかもこの協議会で取り組んでいくと不安だけが残るので、協議会では利用促進の取組を中心にやっていくべき。(委員)
- ・神戸電鉄が提案をする中で、協議会で努力してきたことの評価をいただけないことは、会長として大変残念である。取組に対して足りない部分をどのように改善していくかを検討していくべき。(会長)
- ・上下分離等の話は活性化協議会ではなく、各市で議論をすべき問題であるので、この場で意見を求められても発言することはできない。(会長)
- ・第1次連携計画では、年間輸送人員730万人が目標として掲げられているが660万人台を切ろうとしているのが事実である。これを何とかしないといけないという話を協議会でしていく必要がある一方、この事実を認めなければならない。(座長)
- ・「北近畿タンゴ鉄道」と粟生線では状況が違う点もあるし、似ている点もある。設備が公有か民有かということはあまり意味がなく、どういう方法であれば分離しやすいかを考えるだけの話である。(座長)
- ・人数の話でも例えば養老線は600万人を超えており、人数それだけでは議論できない。一方で600万人を輸送しているバスもあるので、本

- 当に鉄道を残すのかという議論もあるが、鉄道がしっかりと機能しているうちに議論をする必要がある。(座長)
- ・活性化協議会についても、このまま利用促進を主体とした議論をするのか、形成計画を策定し法定協議会として、まちづくりや交通のあり方等も議論するのかといった点もある。利用促進だけでは追いつかない状況になってきているのも事実であるので、どこで何を議論するのかということも議論していかないといけない。(座長)
 - ・国としては、公共交通についてこれまで民間事業者任せになっていたものを地方公共団体が中心となって進めていくという方向性である。様々なメンバーが入った協議会において形成計画を策定し、地域公共交通のあり方を考えた上で解決していくというのが趣旨である。(オブザーバー)
 - ・形成計画を策定するのであれば課題を皆で共有した中で進めていく必要があり、そうした点からも先ほど説明のあった利活用方策の検討は重要であると考えます。(オブザーバー)
 - ・こういった議論はこの場でしないわけにはいかないと感じている。それだけ大変な状況になっているが、今年のシンポジウムでの機運といったものがサポーターズクラブ会員の数及び乗客の数に結びついていないのでこうした問題になっている。(座長)
 - ・こうした状況を打開するため、皆一緒になって考えるタイミングにきているというのが神戸電鉄の提案の趣旨であると考えます。沿線の方々や新たな委員に協力をいただく中で、議論を進めていかなければ大変なことになるのは容易に想像できる。そのことを認識した上で前向きな議論ができるようにして欲しい。(座長)

閉 会

第23回 神戸電鉄粟生線活性化協議会 出席者（敬称略）

○委員

氏名	役職	出欠
岩橋 哲哉	神戸市 住宅都市局 計画部長	
北井 信一郎	三木市 副市長	
藤井 大	小野市 総合政策部長	
三津澤 修	神戸電鉄株式会社 専務取締役 鉄道事業本部長	
武川 潔	押部谷町連合自治協議会会長	
中野 美都子	押部谷町連合自治協議会副会長	欠席
蓬莱 道龍	元三木地区区長協議会会長	
赤松 敬一	三木市区長協議会連合会会長	
藤本 さよ子	NPO 法人ひょうごグリーンスタッフ 理事長	
多鹿 豊	小野市商店街理事	
正司 健一	神戸大学 副学長	

○オブザーバー

氏名	役職	出欠
北川 健司	国土交通省 近畿運輸局企画観光部 交通企画課長	
土田 法義	国土交通省 近畿運輸局 鉄道部 計画課長	欠席
松本 元生	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課長	
畠 充治	兵庫県 神戸県民センター 県民交流室長	欠席
足達 和則	兵庫県 北播磨県民局 県民交流室長	
山口 隆喜	神戸市西区 まちづくり推進部 まちづくり課長	

(役職は平成27年3月30日現在)